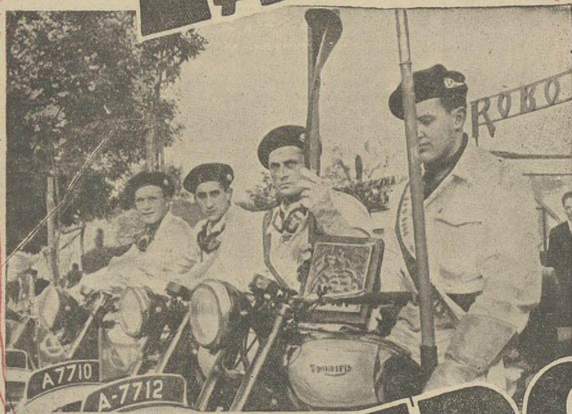
Cena 30 zł

ZA KIERO-WNICĄ



DWUTYGODNIK

NR 4

1. X. – 15. X. 1948

W NUMERZE: polsko-czechosłowacka współpraca motoryzacyjna, motoryzacja Czechosłowacji, filtry olejowe, świeca zapłonowa, smarowanie silnika, skutki przeciążenia samochodu, czy umiesz tankować? otrzymujemy używany samochód, powieść, sport



ŚWIAT i POLSKA za kierownicą

POLSKO-CZECHOSŁOWACKA
WSPÓŁPRACA MOTORYZACYJNA



Pierwszy sklep „Motozbytu" uruchomiono w ub miesiącu w Warszawie. Prowadzić on będzie sprzedaż samochodów osobowych Skoda 1101 —. cena 850 tys. zł., motocykli polskiej produkcji Sokół i SHL w cenie 96000 zł., oraz sprzedaż rowerów i części.

Życie polityczne i gospodarcze naszego kraju od pierwszej chwili odzyskania niepodległości stoi pod znakiem zbliżenia z bratnimi narodami słowiańskimi. Szczególnie korzystnie kształtuje się nasza współpraca z Czechosłowacją, gdy zwycięstwo Demokracji Ludowej w obu krajach umożliwiło usunięcie przeszkód i niechęci powstałych w okresie przedwrześniowym. Faktem stała się więc ścisła współpraca naszych narodów we wszystkich niemal dziedzinach życia, szczególnie zaś we wzajemnych stosunkach gospodarczych.

Ma to specjalne znaczenie dla dalszego rozwoju motoryzacji w Polsce. Dzięki bowiem polsko-czechosłowackiej umowie gospodarczej uzyskaliśmy potężne zaplecze w postaci nowoczesnego i silnego przemysłu motoryzacyjnego Czechosłowacji, tak bardzo potrzebne nam do chwili pełnego rozwoju naszych własnych ośrodków produkcji samochodów.

W ramach tej umowy otrzymuje Polska tylko w roku bieżącym 2000 samochodów osobowych Skoda 1101 — typu Tudor i 200 samochodów furgonów Skoda 1101. Następnym etapem naszej współpracy będzie uruchomienie fabryki doskonałych czeskich traktorów „Zetor 25" na Ziemiach Odzyskanych. Ale do tego czasu jeszcze kilka transportów wynoszących łącznie 800 sztuk traktorów, zasili park maszyn Technicznej Obsługi Rolnictwa.

Bogato wyposażone stoisko czechosłowackich fabryk samochodowych na Międzynarodowych Targach w Poznaniu może być najlepszym dowodem jak poważnym odbiorcą staje się nasz rynek krajowy w dziedzinie motoryzacji.

Równocześnie z rozwojem współpracy gospodarczej jesteśmy świadkami zbliżenia sportu motorowego obu krajów. Po pierwszym udanym starcie naszych motocyklistów w zeszłorocznej Sześciodniówce w Czechosłowacji gościmy w roku bieżącym kilkakrotnie sportowców czechosłowackich. Tak więc w XIV Raidzie AP i „Wyścigu o Złoty laur Wawelu" startują znani automobiliści Pohl, Mraz, Hodacz i inni. W największej krajowej imprezie motocyklowej Grand Prix bierze udział elita zawodników z Bubeniczkiem, Hajkiem i Steinerem na czele, nie mówiąc już o kilku imprezach mniejszych jak „Wyścig o Złoty Kask Unii", czy też wyścigi żużlowe, które odbywały się przy udziale czeskich zawodników.

Największym jednak sukcesem w tej dziedzinie było przeprowadzenie gigantycznej imprezy MMM, która pozwoliła tak zawodnikom jak i organizatorom na serdeczne ugruntowanie wzajemnych stosunków, oraz jednocześnie na ustalenie wspólnego kalendarza sportowego na najbliższy okres.

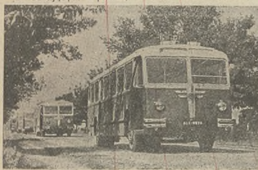
Rozmowy przeprowadzone w czasie Maratonu przez przedstawicieli polskiej i czechosłowackiej motoryzacji dotyczyły jednak nie tylko zagadnień sportu motorowego, ale również szeregu innych spraw. Najważniejsza z nich to uzyskanie zezwolenia na sprowadzenie większej partii motocykli Jawa 250 cm^3 — motocykli, które już od kilku lat zdają doskonale najcięższe próby. Również brana jest pod uwagę możliwość zakupu pewnej ilości maszyn wyczynowych.

Miejmy nadzieję, że bliskie kontakty osobiste, do których doszło w czasie trwania MMM, przyczynią się do zrealizowania tych planów, oraz do jeszcze większego ożywienia wspólnych stosunków i współpracy motoryzacyjnej naszych bratnich narodów.

sls



Wrocław — WZO. Autobus pocztowy umożliwia zwiedzającym wystawę wysyłkę korespondencji



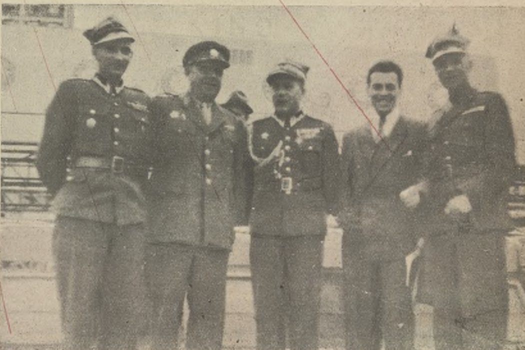
Komunikację miejską w Warszawie usprawnią nowe autobusy zakupione przez Polonię Francuską.



Polskie traktory „Ursus" ofiarowane rolnikom Bułgarii (patrz Nr. 1 „Za Kierownicą") przejeżdżają przed Pałacem Rady Ministrów.



Sekcja motorowa Klubu „Spartak" defiluje w Dniu **Kultury Fizycznej przed przedstawicielami rządu w Sofii.**

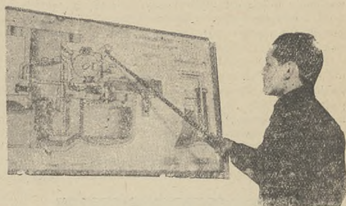


Do serdecznego nawiązania stosunków pomiędzy przedstawicielami wojskowej motoryzacji doszło w czasie I. MMM Po starcie zawodników w Zlinie na pl. Pracy następuje ożywiona rozmowa. Stoją od lewej: Szef. Dep. MON ppłk. inż P. SOLSKI, Dca Wojsk Samoch. czeskiego Min. Obrony gen. **LICHNER, gen. ŚLIWICKI, przedst. czechosłowackiego przemysłu HAUSZKA, oraz attache wojskowy Ambasady Polskiej w Pradze.**

TAK PRACUJĄ ŻOŁNIERZE TRANSPORTU

SALE MOTORYZACYJNE W WOJSKU

Na samochodzie nie wystarczy umieć jeździć i od czasu do czasu coś naprawić, trzeba go dokładnie poznać — tak praktycznie, jak i teoretycznie. Trzeba poza tym dać możność pozostałym żołnierzom nie samochodziarzom bliższego zapoznania się z naszym nowoczesnym „koniem", wojskowym — samochodem. Takie zdanie panowało powszechnie wśród samochodziarzy IV okręgu. Że zaś są to wszystko słowne chłopaki, wielu nawet starych frontowców, co to swój pojazd poznali jeszcze wtedy, gdy nad głową świstały niemieckie kule, teraz chcą uzupełnić swe praktyczne wiadomości teorią. We wszystkich jednostkach okręgu jak grzyby po wiosennym deszczu powstały sale motoryzacyjne. Jak grzyby po deszczu, to może trochę niesłusznie — oburzy się ktoś. I rzeczywiście prawda. Chyba tylko, że tak samo szybko i wszędzie. Ale pracy było nie mało. Zebrano zużyte agregaty, co bardziej uzdolnieni wykonali przekroje. Urządzono w wielu jednostkach makiety do nauki jazdy, stoły plastyczne dla poznania przepisów drogowych, pełno wszędzie tablic, rysunków, w każdej sali biblioteczka z książkami motoryzacyjnymi. Na stołach ładnie porozkładane „Przeglądy Samochodowe" i „Za Kierownicą". Większość sal motoryzacyjnych, co jest może najważniejsze, posiada stały własny program szkoleniowy.





Gdy nadejdzie pora wykładu w sali aż rojno; obok samochodziarzy siedzą pilnie wsłuchani piechurzy. Dziś przecież samochód w wojsku, to tak jak karabin: przedmiot codziennego użytku i specjalnej pieczy.

Dzięki salom motoryzacyjnym w okręgu uzyskało już kilkuset oficerów i szeregowych prawo jazdy. Wzrosło poszanowanie i zrozumienie dla samochodu, jego roli i znaczenia w wojsku.

Samochodziarze IV okręgu są dumni ze swych sal i lubią je każdemu pokazywać.

Teraz zaś na zakończenie, powtarzamy zapytania twórców sal motoryzacyjnych IV okręgu, kpr. Antkiewicza i sierż. Wilczaka: „Czy są lepiej od naszych urządzone sale motoryzacyjne w innym okręgu?"

Odpiszcie i przyślijcie zdjęcia, to wszyscy będą mogli porównać. Nasza redakcja ofiaruje zaś naj adniejszej sali w nagrodę 2 oprawne roczniki „Przeglądu Samochodowego".

KAŻDY OFICER — DOBRYM KIEROWCĄ

HASŁEM OFICERSKIEJ SZKOŁY PIECHOTY

Hasło to sprawiło, że w Oficerskiej Szkole Piechoty zorganizowano dla wyszkolenia samochodowego Sekcję Motorową, której członkami jest prawie cała kadra Szkoły z jej Komendantem gen. Gembalem na czele.

Instruktorzy i kierowcy Sekcji dobrze rozumieją doniosłość zadania na nich nałożonego. Rozumieją, że aby uczyć należy samemu być odpowiednio przygotowanym. Dlatego też przygotowują się skrupulatnie do zajęć, a szczegółowo opracowany program jest jeszcze omawiany na specjalnych odprawach.

W ciągu dnia podchorążowie podzieleni na drużyny przechodzą praktyczne i teoretyczne przeszkolenie. Zapoznają się z prowadzeniem samochodu, jego obsługą i konserwacją oraz z przepisami drogowymi. Konstrukcję, budowę samochodu i jego części dokładnie poznają podchorążowie w sali motoryzacyjnej bogato zaopatrzonej w eksponaty i wzorce części samochodowych.

Ta sala motoryzacyjna jest dumą całej szkoły. Zajęła ona bowiem w ramach akcji organizowania sal motoryzacyjnych pierwsze miejsce w okręgu, a jej działalność stała się pożyteczna nie tylko dla podchorążych, ale i dla zawodowych oficerów i podoficerów Szkoły.



Ppor. Zadrejko d-ca plutonu samochodowego rozpoczyna zajęcia Sekcji Motorowej odprawą instruktorów, a następnie zbiórką podchorążych.



Kpr. Maj jest d-cą drużyny instruktorów w czasie nauki prowadzenia samochodów na specjalnie przygotowanym placu.



Jednym z wzorowych instruktorów jazdy jest st. strzel. Dębski. W jego drużynie uczniowie szybko opanowali sztukę prowadzenia samochodu.

SŁOŃCE PRZYJACIELEM SAMOCHODZIARZA

W piękne dni lata przyjemnie pracowało się kierowcom i mechanikom samochodowym wszystkich jednostek. Większość napraw wykonywano na świeżym powietrzu. W ten sposób łączone przyjemne z pożytecznym.



MOTORYZACJA CZECHOSŁOWACJI

Zwiększająca się z roku na rok produkcja przemysłu motoryzacyjnego w Czechosłowacji zwróciła na siebie, już na wiele lat przed wojną, uwagę całej Europy a nawet i świata. Nie tylko pod względem ilości, ale przede wszystkim jakości i nowych koncepcji konstrukcyjnych, samochody naszego południowego sąsiada wskazują stałą poprawę i postęp.

Do głównych producentów należą obecnie dwie największe fabryki samochodowe: Zakłady Tatra Praga — Koprywnice oraz pilzneńska Skoda. Tak więc z przyrostu samochodów osobowych na Zakłady Tatra przypada 40% ogólnej produkcji, a na Zakłady Skoda 36%. Z przedsiębiorstwa narodowego, „Czeska Zbrojovka" w Strakonicach pochodzi około 60% motocykli, a 20% należy do praskiej fabryki Jawa. Traktorów wyprodukowała brneńska Zbrojovka 50%, natomiast pilzneńska Skoda 43%.

Wzorst motorowych środków lokomocji w Czechosłowacji w samym tylko 1947 roku wyraża się cyfrą 30.000 pojazdów. Z tego przypada na motocykle około 20.000, na samochody osobowe 3.200, na lekkie samochody towarowe 230, na samochody ciężarowe 1840, na autobusy 460 pojazdów; prócz tych wyprodukowano również dla potrzeb krajowych około 3800 traktorów i różnych innych motorowych środków komunikacyjnych 200 pojazdów.

Spośród nowych motocykli około 50% przypada na tzw .setki, a więc o objętości cylindrów do 125 cm³, 40% wyprodukowanych motocykli jest o objętości cylindrów do 125 cm³, a tylko 10% przypada na motocykle o wyższej kubaturze.

Natomiast samochodów osobowych przybyło najwięcej, bo aż 60% w klasie od 1000 do 1250 cm³. Następnie w klasie najniższej do 750 cm³ przybyło 20% pojazdów.

W grupie samochodów ciężarowych najwięcej zwiększyła się „średnia" klasa wozów o nośności od 3000 do 3500 kg. Przybyło ich około 40%.

Są to tylko jednak osiągnięcia rynku wewnętrznego, na którym już w roku ubiegłym było w użyciu więcej środków komunikacyjnych niż przed wojną. Osiągnięcia bardzo poważne, pomimo tego, że przecież przeważająca część czechosłowackiej produkcji motorowych środków lokomocji przeznaczona jest na wywóz.

sls





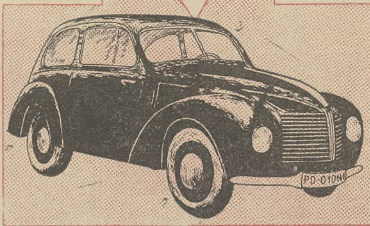
TATRA 87

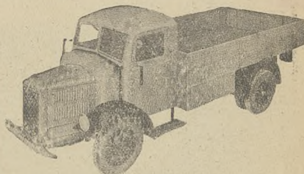
TATRA 87 — wspaniały nowoczesny samochód o bardzo oryginalnej linii. Silnik 8-mio cylindrowy V umieszczony w tyle, pojemność cylindrów 2958 cm³, o mocy 75 KM i chłodzony wentylatorami powietrznymi. Karoseria samonośna, czterodrzwiowa z zasuwanym dachem. Ciężar samochodu 1370 kg. Szybkość maxymalna 150—160 km/godz. przy zużyciu paliwa (praca w normalnych warunkach) 12,2 l/100 km. Obręcze i opony o wymiarach 6,50x16. Koło zapasowe, oraz zbiornik paliwa znajdują się w przodzie wozu pod maską.

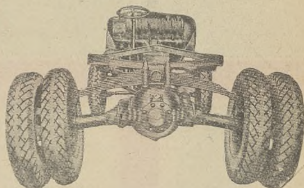
Oryginalny przekrój samochodu uwidacznia rozmieszczenie jego poszczególnych elementów.

JAWA MINOR

JAWA MINOR — jest estetycznie zaprojektowanym 4-osobowym samochodem. Silnik posiada dwucylindrowy o pojemności 615 cm³, chłodzony wodą, mocy 20 KM. Silnik, skrzynka przekładniowa i wyrównywacz (dyferencjał) stanowią jeden zespół wbudowany przed przednią napędzaną osią. Ciężar samochodu 685 kg. Szybkość maxymalna do 100 km/godz. przy zużyciu paliwa 6,5 l/100 km. Szybkość przejazdowa do 80 km/godz., możliwa na złych drogach dzięki niezależnemu zawieszeniu wszystkich 4 kół.



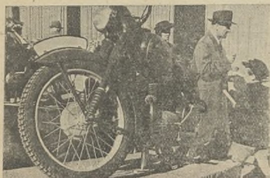




CIĘŻAROWA TATRA

CIĘŻAROWA TATRA, typ 27b — 3-tonowy wóz z 4 cylindrowym silnikiem o pojemności 4,712 cm³. Posiada moc 65 KM przy 2200 obr/min. Silnik wysunięy do przodu poza oś przednią umożliwia łatwy dostęp, oraz wymontowanie. Na wyrównywaczu zamocowane są resory niezależnego zawieszenia tylnych kół. Półoski łamane wyrównują się dopiero pod obciążeniem. Rozmiary opon 750x20. Z tyłu bliźniaki. Ciśnienie w oponach 5,7 atm. Największa szybkość 60 km/godz. Zużycie benzyny: 26,8 l/100 km, oleju: 0,4 — 0,5 l/100 km. Ciężar własny wozu 3289 kg.

Każdy z nas chętnie nabył by doskonały czeski motocykl Jawa 250 — wystawiony w roku bieżącym na Targach w Poznaniu.



Łazik-Skoda (typ 1101) został przyjęty z uznaniem przez dowództwo armii czechosłowackiej, jako samochód nadający się do pracy w najcięższych warunkach.



Traktor czeskiej produkcji Zetor 25 oglądany z zainteresowaniem na Wystawie Ziem Odzyskanych w pawilonie Technicznej Obsługi Rolnictwa.



Poznajemy samochód



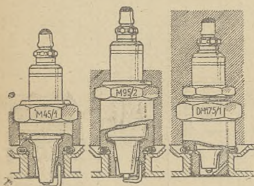
ŚWIECA ZAPŁONOWA

W użyciu spotyka się dwa rodzaje świec: świece rozbieralne i świece nierazbieralne (oba te typy posiadają różne średnice części nagwintowanych, a więc np. 14 i 18 mm).

Pod wpływem prądu wysokiego napięcia (około 15000 V) pomiędzy elektrodami świecy następuje wyładowanie elektryczne tzn. przeskakuje iskra elektryczna, zapalająca sprężoną mieszankę.

Świeca zapłonowa pracuje w wyjątkowo ciężkich warunkach, ponieważ:

— znajduje się ona pod działaniem prądu wysokiego napięcia;
— pozostaje pod działaniem gwałtownych zmian temperatury;
— ulega destrukcyjnym wpływom reakcji chemicznych zachodzących w warunkach wysokiej temperatury;
— jest wystawiona na równie destrukcyjne działanie procesów natury mechanicznej.



Trzy świece o różnych wartościach cieplnych. Powierzchnie cieniowane oznaczają wartość cieplną tzn. ilość ciepła, jaką dany rodzaj świec może odprowadzić.

Tym ciężkim warunkom pracy musi oczywiście odpowiadać zarówno konstrukcja świecy jak i jakość materiałów z których wykonuje się poszczególne jej części składowe:

— elektrody muszą wykazywać odporność na działanie wysokiej temperatury panującej w cylindrze podczas pracy silnika; nie powinny się one również opalać od iskry elektrycznej przeskakującej pomiędzy nimi. W związku z tym, elektrody zewnętrzne są wykonane ze specjalnego stopu (najczęściej stop niklowy o składzie: nikiel, mangan, żelazo, miedź), elektroda zaś środkowa, wykonana w kształcie pręta stalowego wkręcona do izolatora, posiada dolny koniec wystający na zewnątrz izolatora, również sporządzony ze specjalnego stopu;

— izolator jest wykonany ze szklistego steatytu, silimanitu, pyranitu, miki lub podobnych materiałów stawiających żądany opór prądowi wysokiego napięcia i wytrzymałych na działanie wysokiej temperatury (nazwa „porcelanka" używana często jest zupełnie błędna, ponieważ izolator nie może być w żadnym wypadku wykonany z porcelany, która nie jest wytrzymała na wysoką temperaturę); zewnętrzna powierzchnia izolatora jest pokryta glazurą zabezpieczającą izolator od zanieczyszczeń, mogących spowodować straty prądu, który częściowo będzie przepływał do masy przez zanieczyszczoną powierzchnię izolatora.

Dolna część świecy winna się nagrzewać w pracującym silniku do temperatury 400—500°C. Przy tej temperaturze olej dostający się na świecę spala się bez reszty, nie zanieczyszczając jej. Świeca musi więc posiadać taką wartość cieplną, aby w czasie pracy nagrzewała się właśnie do tej temperatury.

Każdy typ silnika wymaga świec o innej wartości cieplnej i dlatego świece posiadają oznaczenia zewnętrzne, wskazujące ich wartość cieplną.

Silniki o niskim stopniu sprężania, a więc niższej temperaturze wybuchu, wymagają świec o niższej wartości cieplnej (lewa strona rysunku).

Świeca o niższej wartości cieplnej osiąga wyższą temperaturę podczas pracy silnika, ponieważ izolator jej znacznie wystaje do komory sprężania i dzięki swej długości utrudnia odprowadzenie ciepła. Poza tym szeroka stosunkowo przestrzeń między izolatorem a obsadą gwintowaną utrudnia promieniowanie. Świeca nagrzewa się w tym wypadku właściwie, elektrody działają sprawnie i świeca nie wykazuje żadnych skłonności brudzenia się.

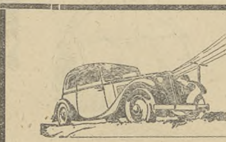
Silniki szybkoobrotowe, o dużym stopniu sprężania, wymagają świec o dużej wartości cieplnej. Przed nadmiernym nagrzewaniem się świec o dużej wartoście cieplnej zabezpiecza umieszczenie izolatora głęboko w obsadzie świecy, z małym odstępem od obsady.

Gwintowana obsada świecy nie powinna wystawać do komory sprężania, ponieważ świeca mogłaby się nadmiernie nagrzać, wskutek czego wystąpiłaby skłonność do samozapłonu. Jeżeli część nagwintowana jest za krótka, elektrody umieszczone za głęboko w gnieździe świecy, nie nagrzewają się należycie, a przez to zanieczyszczają się.

Każda świeca posiada oczywiście zewnętrzne znaki charakteryzujące ją. Cyfry, litery i paski na izolacji oznaczają: wymiar gwintu, wartość cieplną i rodzaj izolacji.

Należy zaznaczyć, że konstruktorzy dążą do zmniejszenia wymiarów świecy, ponieważ świeca o małych wymiarach posiada większą zdolność dostosowania się do warunków pracy silnika bez względu na wartość cieplną. W związku z tym spotyka się ostatnio świece o średnicy części nagwintowanej wynoszącej 10 mm. Świeca taka jest przytem lżejsza i zajmuje mniej miejsca.

Ilem



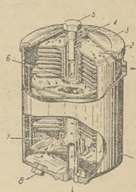
FILTRY OLEJOWE

Przedwczesna niesprawność silników samochodowych występuje w zasadzie wskutek nadmiernego zużycia grupy karbowodowej. Jedną z przyczyn szybkiego zużycia poszczególnych części silników jest wadliwa filtracja oleju, która jest wynikiem niedostatecznej uwagi poświęconej obsłudze filtru olejowego.

Prawie wszystkie importowane do nas samochody amerykańskie są wyposażone w filtry olejowe, które są równolegle włączone do olejowego układu silnika; w ten sposób, przez filtr przepływa nie cały olej krążący w układzie, lecz jedynie 10 — 12%. Wynika z tego, że cała rezerwa oleju znajdująca się w misce olejowej zostaje przefiltrowana dopiero po 5 — 10 obiegach oleju w układzie.

Olej przefiltrowany powraca bezpośrednio do miski olejowej, gdzie miesza się ze znajdującym się tam olejem zanieczyszczonym. Ten system filtracji zapewnia dopływ oleju do części smarowanych nawet w wypadku niesprawności filtru.

Wobec tego, że smarowanie silnika trwa nawet w wypadku filtru zanieczyszczonego i zakorkowanego, jego czyszczeniu poświęca się mało uwagi, co prowadzi do intensywniejszego zanieczyszczenia oleju i do szybszego zużycia części silnika.



Filtr samochodu Willys, wyposażony w wymienny element filtrujący. 1 — kadłub filtru, 2 — pokrywka kadłuba, 4 — sprężyna, 5 — śruba pokrywki, 6 — rurka środkowa, 7 — filtrujący element wymienny, 8 — korek spustowy

Poniżej podajemy opis budowy filtru olejowego popularnego u nas samochodu amerykańskiego marki Willys".

Szczegółem wyróżniającym filtry olejowe wszystkich samochodów amerykańskich jest wyposażenie tych filtrów w wymienne elementy (naboje) filtrujące, które po zanieczyszczeniu powinny być zastąpione elementami nowymi. Na rysynku przedstawiono widok ogólny filtru samochodu „Willys", wyposażonego w wymienny element filtrujący.

Filtr składa się z kadłuba, w którym znajduje się rurka środkowa i pokrywki. Oczywiście pomiędzy kadłubem i pokrywką jest umieszczona podkładka uszczelniająca. Należy zaznaczyć, że pokrywka jest przymocowana do kadłuba tylko za pomocą jednej śruby wkręconej do środkowej rurki.

Element filtrujący jest osadzony na rurce środkowej; prześwit pomiędzy elementem filtrującym i rurką jest wypełniony przez uszczelniacze przyciskane sprężyną wspierającą się o pokrywkę kadłuba.

Olej dopływa do filtru z głównego przewodu olejowego; gromadzi się w kadłubie i zostaje oczyszczony przez odstanie. Ciśnienie (1,5 — 2,5 at) panujące w układzie olejowym, przeciska olej przez element filtrujący, w którym następuje jego oczyszczenie od domieszek mechanicznych (np. cząsteczek metalu). Oczyszczony olej dostaje się następnie do środkowej rurki przez otwory wykonane w górnej jej części; stąd płynie on wreszcie do miski olejowej.

Irwin



Smarowanie silnika

Zasadniczym warunkiem należytego i oszczędnego używania silnika jest staranne i umiejętne smarowanie wszystkich jego części, które trą się w czasie swej pracy.

Każda płaszczyzna, nawet najbardziej wypolerowana, posiada na swej pozornie lustrzanej powierzchni drobniutkie nierówności. Jeżeli dwie takie powierzchnie przesuwają się wzajemnie w stosunku do siebie, to zaczepiają się o siebie swymi nierównościami, co stwarza opór dla ruchu powodując wzajemne zdzieranie powierzchni, przy czym wywiązuje się duża ilość ciepła, które potęguje jeszcze szkodliwe działanie tarcia.

Siła tarcia zależy nie tylko od stopnia szorstkości przylegających do siebie powierzchni, lecz również od siły docisku i szybkości ruchu, które to czynniki w odniesieniu do pojazdu mechanicznego osiągają bardzo duże wartości ze względu na duży ciężar samego wozu (kilkunastotonowe samochody ciężarowe) i duże szybkości jazdy.

Oleje i smary zapobiegają bezpośredniemu stykaniu się trących powierzchni metalowych (np. cylindrów i tłoków, szyjek wałków i łożysk, trzonków i prowadnic, w łożyskach kulkowych — kulek) przez to, że rozdzielają się cienką warstewką oleju lub smaru, dzięki czemu występuje nie tarcie metali a tarcie płynów. Należy przy tym pamiętać, że olej nie tylko smaruje trące powierzchnie lecz jednocześnie chłodzi je.

W całości pojazdu mechanicznego należy wyróżnić, ze względu na odmienne wymagania co do smarowania cztery grupy zespołów, a mianowicie:

- silnik;
- mechanizmy siły napędowej od silnika na tylne koła (sprzęgło, skrzynka przekładniowa napęd osi tylnej);
- podwozie z kołami, podwieszeniem i mechanizmem kierowniczym;
- drobne mechanizmy, jak wentylator, pompa wodna, rozrusznik, prądnica itd.

Konstrukcyjne rozwiązanie sposobu smarowania silnika nie może być tematem niniejszego artykułu. Ograniczamy się jedynie do praktycznych wskazówek odnośnie uzupełniania i zmiany oleju silnikowego.

Każdy olej z biegiem czasu zużywa się przez częściowe spalanie i to jest przyczyną, że musi być często uzupełniany. Ilość oleju w silniku należy sprawdzać przed każdym wyjazdem z garażu i podczas jazdy, pamiętając, że oleju nie może być za dużo, tym bardziej za mało. Poziom oleju nie może przekraczać znaku „najwyższy" lub opadać poniżej znaku „najniższy" lecz stale utrzymywać się po „środku". Należy pamiętać, że bezpośrednio po zatrzymaniu silnika szczególnie po dłuższej jeździe, nie powinno się odrazu mierzyć poziomu oleju w silniku, lecz trzeba odczekać kilka minut aż olej ścieknie do wanny olejowej.

Samo uzupełnianie oleju niewystarczy ponieważ z biegiem czasu następuje zanieczyszczenie oleju sadzami, opiłkami wytartego metalu oraz rozrzedzenie paliwem, przez co olej traci swe własności smarne. Prostego i pewnego sposobu sprawdzenia jakości oleju niema. Próby przez rozcieranie oleju między palcami lub wysuwanie wniosków co do jego jakości na podstawie koloru nie dają nawet przybliżonego pojęcia o zanieczyszczeniu oleju.

Względy powyższe narzucają konieczność regularnej wymiany oleju, wg przepisów obsługi danego samochodu. Tylko takie postępowanie może zagwarantować racjonalne wykorzystanie silnika samochodowego. Okresy, po których należy wymieniać olej silnikowy są różne dla różnych samochodów, jednak orientacyjnie można podać, że wymiana oleju winna nastąpić w nowym silniku po przejechaniu pierwszych 500 — 1000 km, potem początkowo co 1500 km a później po dotarciu silnika normalnie co 2000 — 3000 km. W zimie na skutek większego rozcieńczenia oleju paliwem należy częściej wymieniać olej.

Przy wymianie oleju wypuszcza się stary olej z wanny olejowej bezpośrednio po dłuższej jeździe, gdy olej jest rozgrzany a muł i brud jeszcze nie osiadły na dnie wanny oleowej i są zmącone. Po wypuszczeniu starego oleju należy przepłukać wannę olejową, co należy uskuteczniać przez nalanie do silnika około 1 — 2 l rzadkiego oleju, uruchomienie silnika na krótki czas i wypuszczenie tego oleju. W żadnym wypadku nie należy używać do przepłukiwania silnika nafty, gdyż jej pozostałości działają szkodliwie na olej.

Bardzo wskazane jest dwa razy do roku, najlepiej przy przejściu z oleju letniego na zimowy i odwrotnie, odjąć wannę olejową i oczyścić dokładnie; przy okazji należy również oczyścić sitko pompy olejowej.

Co 10 — 15000 km należy wymieniać filtry oleju lub ich wymienne wkładki filtrujące, ponieważ po takim okresie służby najczęściej są całkowicie zapchane.

Poza tym czynnikiem obniżającym zdolność smarowania jest woda, która może przedostać się do oleju przez nieszczelności z płaszcza wodnego do cylindra lub podczas mycia wozu. Obecność wody w oleju poznaje się po mlecznym odcieniu oleju a jeszcze lepiej drogą następującej próby: w oleju należy zanurzyć cienki drucik zapalić olej na druciku; jeżeli olej spala się z trzaskiem, jest to oznaką obecności wody. Ponieważ woda nie tylko obniża wartości smarne oleju lecz przyczynia się do powstawania kwasu siarkowego, szkodliwego dla metali, olej zanieczyszczony wodą należy bezwzględnie wymienić.

Każdy kierowca musi pamiętać, że podane w niniejszym artykule zasady smarowania silnika są zasadami ogólnymi, natomiast szczegółowe wskazówki z podaniem jakie rodzaje oleji, w jakich ilościach i kiedy mogą być stosowane, zawarte są w przepisach obsługi, oddzielnych dla każdego pojazdu mechanicznego.

Ściśle stosowanie się do ogólnych wyżej podanych wytycznych smarowania silnika jest gwarancją jego oszczędnego używania i długotrwałości, przy czym należy stwierdzić, że przy starannym smarowaniu i starannej obsłudze, okres jego pracy zawsze przekroczy przewidziane dla danego silnika okresy jego służby.

Smarowanie jego pozostałych grup zespołów będzie tematem innego artykułu.

Cz. W

TERMINARZ SMAROWAŃ

	250	500	750	1000	1250	1500	1750	2000	2250	2500	2750	3000	3250	3500	3750	4000	4250	4500	4750	5000		10000	
uzupeł.oleju w siln.	s	s	s	s	s	s	s	s	s		s	s	s	s	s	s	s	s	s				C
wymiana										s										s		s	K
uzup.oleju w skrz.b.					s/d					s/d					s/d								M
wymiana										s/d										s/d		s/d	1/2 R
uzup.olej.w dyferenc.										d													K
wymiana																				d		d	1/2 R
uzup.olej.w kierown.										sd t													K
wymiana																				sd		sd t	1/2 R
łożysk.opor.sprzęgła				s								s				s				s		s	M
pedał sprzęgła		t		t		t		t		t		t		t		t		t		t		t	T
widełki sprzęgła		t		t		t		t		t		t		t		t		t		t		t	T
pompka wodna	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t		t	t	t	t	t	t	t	t	t		t	C
wentylator		s		s		s		s		s		s		s		s		s		s		s	T
czop.kul.drążk.kier.		t		t		t		t		t		t		t		t		t		t		t	T
łoż.sworzn.zwrotnicy		s/t		s/t		s/t		s/t		s/t		s/t		s/t		s/t		s/t		s/t		s/t	T
piast.kół prz.i tyln.				t				t				t				t				t		t	M
wał kardana		s/t		s/t		s/t		s/t		s/t		s/t		s/t		s/t		s/t		s/t		s/t	T
wahacze przedn. (tyln.) zawieszenia				t				t				t				t				t		t	M
tulejki wałk.hamulc.				t				t				t				t				t		t	M
pedał hamulcowy		t		t		t		t		t		t		t		t		t		t		t	T
prądnica				k/s				k/s				k/s				k/s				k/s		k/s	[illegible]
starter				k/s				k/s				k/s				k/s				k/s		k/s	M
delko		t		t		t		t		t		t		t		t		t		t		t	T
sworznie resorowe		t		t		t		t		t		t		t		t		t		t		t	T
pióra resorowe																						g	

s	olej silnikowy	s/d	olej siln. lub dyferenc.	s/k	olej siln. albo kostn.
d	olej dyferencjałowy	t	towot	g	smar grafitowany
		C	codziennie	K	co kwartał
T	tydzień	M	co miesiąc	1/2 R	co pół roku

Skutki przeciążenia samochodu

Dobry kierowca dbający o powierzony mu samochód, nie powinien dopuszczać do jego przeładowania, czyli do przewożenia ciężarów, przekraczających najwyższą jego nośność. W wypadkach, gdy samochód pracuje na złych drogach lub w terenie, obciążenie jego należy tym bardziej zmniejszyć.

Specjalną uwagę trzeba zwracać na obciążenie samochodu w okresie docierania. W tym bowiem czasie obciążenie powinno być niepełne i ściśle odpowiadać istniejącym przepisom.

Samochodu nie wolno przeładowywać dlatego, że wszystkie jego części składowe są obliczone przez konstruktora dla pewnych ściśle określonych warunków pracy, a więc i ściśle określonego najwyższego obciążenia. W rezultacie samochód przeładowany zużywa się szybciej, ponadto zużywa znacznie więcej paliwa, a poszczególne jego zespoły bardzo często się psują. Prowadzenie przeładowanego samochodu jest trudne, a niewprawny kierowca może łatwo spowodować wypadek.

Jakie niepożądane zjawiska mogą zachodzić w przeładowanym samochodzie?

Przede wszystkim przedwczesne zużycie silnika ponieważ, dla przejechania tej samej drogi musi on wykonywać znacznie większą ilość obrotów, gdyż jazda odbywa się na niższych przekładniach.

Nadmierne zużycie paliwa, gdyż silnik dla przebycia tej samej drogi pracuje dłużej i przy całkowicie otwartej przepustnicy.

Nadmierne zużycie kół zębatych i łożysk skrzynki biegów, występujące wskutek zbyt wielkiego obciążenia oraz częstej zmiany przekładni.

Ukręcanie się wałów kardanowych na żłobkach klinowych oraz szybkie wyrabianie się przegubów. W ciężkich warunkoch drogowych zdarza się nawet ukręcenie się półosi obciążonych wskutek bardzo dużego wysiłku (momentu skręcającego).

Szyjki zwrotnic kół przednich mogą się obłamać a półosie obciążone są narażone na zginanie i złamanie.

Może także wygiąć się oś przednia, w następstwie czego koła przyjmują nienormalne położenie, utrudniające prowadzenie samochodu i przyśpieszające zużycie opon.

Odkształcenia spowodowane znacznymi wygięciami piór resorowych mogą być przyczyną pękania poszczególnych piór. Hamulce zużywają się znacznie szybciej gdyż kierowca w przeładowanym samochodzie musi dłużej ich używać i mocniej naciskać.

Wreszcie bardzo szybko zużywają się opony, których wytrzymałość obliczona jest tylko dla pewnego najwyższego obciążenia. Wskutek przeładowania gumy napompowane do normalnego ciśnienia „siadają" i w czasie jazdy niszczą się bardzo szybko, gdyż się przegrzewają i tkanina w nich pęka.

Widzimy więc, że szkody jakie mogą powstać na skutek przeładowania samochodu, są tak znaczne, że kierowca ma prawo nie zgodzić się na ładowanie ponad normę. Gdyby ten, kto wydaje zarządzenia o przeładowaniu samochodu wiedział ile szkody przynosi jego nierozsądne stanowisko, doszedłby do wniosku, że lepiej i taniej będzie po 4 tony ładunku posłać dwa razy samochód 3 tonowy, ładując każdorazowo po 2 tony, niż przewieźć cały ładunek 4-ch ton jednorazowo.

O ile przeładowanie samochodu jako bardzo dla niego szkodliwe nie powinno mieć miejsca, o tyle względy oszczędnościowe nakazują aby nośność samochodu była zawsze całkowicie wykorzystana (za wyjątkiem okresu docierania) ,gdyż niewykorzystanie jej jest zwyczajną rozrzutnością.

F. F.

Normy ładowania na samochody różnych marek

Marka samochodu	Nośność	Ilość ludzi	Siła pociągowa na haku holowniczym	Uwagi
„Gaz-AA — Gaz-AAA"	1,5 t	16	—	W kabinie wszystkich samochodów poza kierowcą mieści się j e d n a osoba.
„Chevrolet"	2,0 t	12—20	—	
„Ford — 6"	1,5 t	12—20	—	
„Zis — 5"	2,5-3 t	25	—	
„Studebaker" . . .	2,5 t	16—24	3500 kg	
„Dodge 3/4"	750 kg	8 10	2000 kg	
„Willys"	250 kg	4	500 kg	
„Gaz — 67"	450 kg	4	1200 kg	

Czy umiesz tankować samochód?

Podczas tankowania samochodu tzn. wlewania paliwa do zbiornika należy uważać, aby nie dostała się do niego woda lub inne ciała obce, jak np. piasek i brud; z tego też powodu zbiorników benzyny nie należy zostawiać w stanie otwartym.

Paliwo należy wlewać przez lejek z filtrem siatkowym, posługując się czystym naczyniem przeznaczonym jedynie do tego celu (o ile oczywiście tankowanie nie następuje na stacji benzynowej).

Jeżeli tankowanie następuje z beczek lub cystern, należy pamiętać o tym, że paliwo to musi się uprzednio odstać w ciągu pewnego czasu.

Nie należy też podczas tankowania całkowicie opróżniać naczyń, ze względu na to, że na dnie zbiera się woda i inne domieszki.

Pojemności zbiorników paliwa są zestawione w tabeli.

Przed przystąpieniem do tankowania należy:

- wytrzeć kurz dookoła otworu wlewowego zbiornika;
- wetknąć lejek do otworu wlewowego, sprawdziwszy uprzednio stan siatki znajdującej się w lejku.

Wlewając paliwo do zbiornika należy wystrzegać się rozlewania i przepełniania zbiornika.

Po napełnieniu zbiornika należy zamknąć otwór wlewowy i szmatą wytrzeć powierzchnię oblaną paliwem.

W warunkach polowych należy tankować wyłącznie benzynę przefiltrowaną, posługując się środkami tankowania i urządzeniami pozwalającymi na szybkie tankowanie bez żadnych strat (pompy, węże, naczynia wytarowane, lejki itd.).

Zasadniczo, przelewanie benzyny z beczek do kubłów nie powinno mieć miejsca, gdyż sporo benzyny rozlewa się przy tym na ziemię. Jednakże w warunkach polowych beczkę należy postawić na wzniesieniu, kubeł zaś w wykopanym dołku.

Nalewając benzynę z kubła lub bańki do zbiornika samochodu, naczynie należy trzymać możliwie jaknajbliżej lejka i stanąć plecami do wiatru zasłaniając strumień paliwa.

L. M.

Pojemność zbiorników paliwa

Firma i model samochodu	Studebaker US — 6	International M5 5—6	Dodge WF — 32	Dodge T — 203-B	Chevrolet — 3116	Chevrolet G — 7107	Ford — 6 (2G8T)	Willys MB
Pojemność zbiornika paliwa w l	150	150	70	150	68	114	75	57

Otrzymujemy używany samochód

Źle postępuje kierowca, który po objęciu samochodu używanego natychmiast rusza w drogę, a jeszcze gorzej postępuje jego przełożony, który mu na to pozwala. Nie znając stanu technicznego samochodu nie wolno wyruszać w drogę.

Przy obejmowaniu samochodu trzeba przede wszystkim na podstawie licznika kilometrów przekonać się, czy samochód przeszedł już okres docierania, względnie czy nie jest po naprawie kapitalnej.

Następnie należy przeprowadzić szczegółowy przegląd samochodu wykonując następujące czynności:

1) Sprawdzić poziom benzyny w zbiorniku, ilość i jakość oleju w karterze, skrzynce przekładniowej, tylnym (jeśli jest to i w przednim) moście, w karterze mechanizmu kierowniczego, sprawdzić poziom i czystość wody w chłodnnicy. Uzupełniając poziom oleju, kartery należy w razie potrzeby przemyć, uzupełniając zaś poziom wody — chłodnicę obowiązkowo przepłukać. Przy tej czynności trzeba zwrócić uwagę na szczelność karterów, zbiorników i przewodów.
2) Sprawdzić poziom elektrolitu w akumulatorze, oraz stan jego naładowania przez naciśnięcie przycisku rozrusznika; sprawdzić przewody elektryczne i miejsca przetarte izolować.
3) Uruchomić silnik i przekonać się, czy nie stuka; po ogrzaniu silnika sprawdzić ciśnienie oleju i czy akumulator jest naładowany normalnie.
4) Sprawdzić światła przednie (długie i krótkie), tylne, działanie wycieraczek do szyb, zapoznać się z ilością, rodzajem i rozmieszczeniem bezpieczników.
5) Przekonać się czy pióra resorowe są całe i czy śruby i nakrętki mocno dokręcone.
6) Zapoznać się z rozmieszczeniem przyrządów kontrolnych na desce rozdzielczej, przeznaczeniem zegarów i różnych przycisków.
7) Sprawdzić czystość pojazdu i jego wyposażenie w niezbędne narzędzia. Przekonać się czy są przyrządy do montowania opon, oraz łatki i klej do gum, klucz do kół podnośnik (czy dobrze działa).
8) Zdjąć koła, rozmontować i obejrzeć opony oraz detki (nie zapomnieć o kole zapasowym). Przekonać się czy płótno w oponach nie jest popękane. Następnie koła zamontować i napompować detki.
9) Odbyć krótką próbną jazdę, podczas której sprawdzić działanie hamulców i sprzęgła, lub kierownicy i czy silnik dobrze ciągnię pod górę.

Do przeprowadzenia wymienionych wyżej czynności, dobrze wyszkolony kierowca potrzebuje tylko jednego dnia.

Nie wykonanie tych czynności może spowodować uszkodzenie samochodu, a nawet wypadek, za który odpowiedzialność ponosi kierowca.

Fil

niebezpieczny raid

T. TWAROGOWSKI

II

Ustawione równolegle bloki fabryki tętniły wzmożoną pracą „na akord". Front żądał coraz więcej sprzętu. Podniesiono liczbę godzin pracy. Polacy pracowali na dwie zmiany po dwanaście godzin.

Jantar pracował na szlifierce. Ociepka w „D" hali na „karuzeli", Szczygieł w odlewni, Walnik zaś w hali „C" przy montażu silników. Wokół każdego z nich stały maszyny, na których pracowali starzy Niemcy, Czesi, Włosi, Holendrzy, Francuzi, a nawet Bułgarzy. Słychać było różnojęzyczne rozmowy i komiczne często uzupełniane gestykulacją, próby wzajemnego porozumienia się. Rozgwar cichł natychmiast, gdy zjawiał się na hali obermajster Dartch lub Werkschutz Böhme, którzy lustrowali podejrzliwie halę. Wtedy należało wykazać gorliwość, przyłożyć się do pracy i nie rozmawiać. Trwało to jednak krótko. Z chwilą bowiem, gdy gruba sylwetka Dartcha ginęła z pola widzenia, gdy znikł granatowy mundur Franca Böhma, gwar odradzał się, potężniał. Maszyny szły na normalnych obrotach, by można w każdej chwili do nich podejść i podjąć w razie potrzeby przerwaną pracę.

Dziś było podniecenie tym większe, że do fabryki dotarła wiadomość o przyjeździe specjalnej komisji dochodzeniowej w sprawie min. W skład komisji wchodziło kilku techników i inżynierów ubranych w mundury oficerów marynarki oraz dwóch cywilów prawdopodobnie funkcjonariuszy Gestapo.

Widziano ich w odlewni i w hali „D". Podobno kogoś zabrali, podobno badali kilku robotników, w tej liczbie i Ociepkę.

Chodziło mianowicie o to, że z partii zamówionych dla potrzeb marynarki min znaczna ich ilość zatonęła. Wokół tego wypadku powstał niemały huczek. Dyrekcja fabryki z oberinżynierem Weichsem na czele znalazła się w położeniu niezbyt przyjemnym.

Werkschutze, szef bezpieczeństwa Zakładów Hume, przebiegali hale, dopatrując się w każdym robotniku zagranicznym sabotażysty. Badali, bili, grozili — nic nie pomagało. Nikt o niczym nie wiedział.

Produkcja bomb głębinowych i min była w Zakładach produkcją poboczną. Zasadniczo fabryka nastawiona była na produkcję silników samochodowych, silników dislowskich, turbin i silników lotniczych. W trzecim jednak roku wojny przestawiono produkcję wyłącznie na potrzeby frontu. W produkcji tej główną pozycję stanowiły samochody pancerne.

Jantar szlifował gładzie. Z chwilą gdy mierzył śrubą mikrometryczną kaliber cylindra, podszedł do niego Walter Hein, Niemiec pracujący na sąsiedniej maszynie. Wszczął z Jantarem rozmowę na temat zaszłych w fabryce wypadków. Używając znacznej ilości bezokoliczników, usiłował wytłumaczyć Jantarowi co się stało. Hein był starym pracownikiem zakładów. Wśród Niemców znajdował się jednak na indeksie. Mściła się na nim jego przeszłość polityczna. Siedział dwa lata w obozie koncentracyjnym po dojściu Hitlera do władzy. Obóz pozostawił na nim swe piętno — siwe włosy, zapadnięte policzki i pochylona przedwcześnie postać świadczyły o przeżyciach w Dachau. W stosunku do ludzi cechowała go powściągliwość, nie zwierzał się i nie narzekał. Do Jantara miał jednak zaufanie.

Hein dostawał zwykle najgorszą pracę, najbardziej wykalkulowaną. Rzadko kiedy zdarzało się, by wyrobił ponad obowiązującą normę. O to starał się obermeister Dartsch, kalkulator Seidemann i majster Müller. Hein był cierpliwy, ale każdy wyczuć mógł, że zwierzchników swych nienawidzi i że nimi pogardza.

Podszedł teraz do Jantara i ze źle ukrywaną radością oznajmiał o wypadkach, w których kierownictwo fabryki dopatrywało się akcji sabotażowej.

— Es geht nicht so schlimm — odezwał się ironicznie do Jantara, który udał, że nie rozumie o co chodzi, mimo że mówił po niemiecku doskonale. Z tym jednak nie chciał się przed Niemcami zdradzać. Mógł bowiem przysłuchiwać się rozmowom Niemców nie wzbudzając podejrzeń, że zostaną przez niego zrozumiani.

— Widziałeś dzisiaj mapę — odezwał się Hein powtórnie. Sytuacja przykra dla nas. Wojnę tę bowiem przegramy.

Jantarowi przypomniał się w tej chwili opowiadany na temat fabryki dowcip. Kursował on między Polakami, przyjęli go Czesi, opowiadali również Francuzi. Koniec dowcipu streszczał się w doskonałej poincie — wojny „nie wygra ani rasa, ani kasa — lecz masa".

Chciał dowcip ten opowiedzieć Heinowi, lecz na halę wpadł jak burza Dartsch. Przebiegł szybko wąskim przejściem między maszynami w kierunku swego kantoru. W ręku trzymał duży arkusz mapy, na której w holu codziennie znaczono kolorowymi szpilkami sytuację na froncie.

Jantar uśmiechnął się lekko.

— Robota Walnika — pomyślał.

Ciekawiło go jedynie, jak Walnik wypełnił zadanie, czy naniósł rzeczywistą sytuację i czy nie zapomniał o napisach. Mapy nie widział, postanowił się dowiedzieć od Heina.

Z chwilą gdy Dartsch wybiegł z hali, Hein zbliżył się znowu do Jantara.

— Wiesz dlaczego ober taki wściekły? — zagadnął.

— Na mapie były dwa rzędy szpilek. Pod rzędem wysuniętym dalej na wschód był napis: „So ist nach Bericht OKW"*), pod rzędem drugim — „und so in Wirklichkeit"*). „So" było wymalowane specjalnie wyraźnie.

Jantar zachował spokój. Udawał, że sprawa ta, „polityka" nie interesuje go zupełnie. Heina jednak obserwował dokładnie i widział, że z „kawału" Walnika stary Niemiec cieszył się zupełnie szczerze. Niemiec uwijał się przy maszynie jakoś raźniej, wyprostował się, twarz mu się rozjaśniła, nawet pogwizdywał.

— A gdyby go tak wykorzystać — nasunęła się Jantarowi myśl. Zrezygnował z niej jednak szybko, postanawiając decyzję w tej sprawie powziąć później. Myśl jego zaprzątnął teraz zupełnie inny problem, a raczej dwa problemy: most i hala montażu silników. Pogrążył się w pracy. Ręce wykonywały tę samą stale czynność. Ich ruchy harmonijne, celowe chwytały się mechanizmów maszyny, kół, dźwigni, kluczy. Myśl tymczasem krążyła wokół jednego tylko zagadnienia „most i hala".

„Most i hala" — te dwa słowa powtarzały się bez przerwy.

Skąd ładunki wybuchowe?
Kiedy?
Jak?
Kto?

Na trzy ostatnie pytania Jantar łatwo sobie odpowiadał. Ale skąd wziąć ładunki wybuchowe?

Nie przypuszczał, że prosty przypadek pozwoli mu już w niedalekiej przyszłości zrealizować w części powzięty zamiar.

W fabryce natomiast szło wszystko na razie składnie. Pierwsza część planu została wykonana zadawalająco i bez „wsypy". Chłopców swych Jantar wciągać postanowił w robotę powoli.

— Później przyjdzie czas na poważniejsze akcje — zdecydował.

(d. c. n.)

*) Tak jest według komunikatów kwatery głównej Wermachtu.
*) a tak w rzeczywistości.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

SM. WKS „Motor" Siemianowice. KM „Sokół" Imielin. Lesiak Stanisław. Kielce. Tulak Lech, Wrocław. Leon Nelkowski, Bydgoszcz.

Zamieścimy. Prosimy o dalszą współpracę.

Jeliaszewicz Janusz, Gniezno. — Działalność klubów motocyklowych interesuje nas. Prosimy nadesłać.

MKS „Prądnik", Prudnik. — W nadesłanym artykule zbyt mało momentów sportowych. Dalszy kontakt mile widziany.

Migdal Jerzy, Puławy. Zabiełło Andrzej, Łódź. Kut Franciszek, Katowice. — Czekamy na prace.

Wszystkie listy do **Redakcji „Z. K."** prosimy kierować na adres: **Warszawa, ul. Filtrowa Nr. 2/4.**

Administracja nasza (Łódź, Sienkiewicza Nr. 21) załatwia wyłącznie sprawy związane z prenumeratą pisma.

SPORT MOTOROWY
NAJPOPULARNIEJSZYM SPORTEM W ZWIĄZKU RADZIECKIM

Jednym z najbardziej popularnych sportów w Związku Radzieckim jest bezwątpienia sport motorowy: samochodowy i motocyklowy. We wszystkich miastach, ośrodkach przemysłowych i wiejskich młodsi i starsi spędzają czas wolny od pracy na wyjazdach do odległych nawet okolic.

Indywidualnie lub też zbiorowo w swych klubach i związkach odbywają ciekawe wycieczki, poznają swoją wielką ojczyznę i nabierają sił i zdrowia.

Nie ma w Związku Radzieckim fabryki czy zakładu, przy którym by nie istniał związek sportowy czy klub skupiający w swych szeregach nie tylko młodzież, ale ogół starszych pracowników. Korzystając z pomocy i poparcia najwyższych czynników w państwie sport radziecki rozwija się masowo w tysiącach i dziesiątkach tysięcy klubów na terenie całego kraju. **Sekcje motorowe tych klubów** o dużej tradycji sportowej dążą do pogłębienia wiedzy fachowej i praktycznej wśród swych członków.

Radziecki samochód i motocykl produkowany już seryjnie stał się poza tym dostępny dla każdego człowieka pracy, a taniość utrzymania i konserwacji pojazdu przyczynia się również do szerokiej popularyzacji sportu motorowego.



Trzydziestotysięczne tłumy publiczności

Tłumy publiczności, zgromadzone na stadionie Legii w Warszawie, oklaskiwały entuzjastycznie efektowne popisy radzieckich sportowców. Po za gimnastycznymi popisami został zademonstrowany ciekawy pokaz zręczności i akrobatyki na motocyklach.

Kierowcy radzieccy zademonstrowali niewiarygodne wprost opanowanie motoru Swobodnie i bez najmniejszego wysiłku pokonywali trudne przeszkody i wykonywali skoki z wysokich pomostów.

„Żywe piramidy" to specjalny rodzaj akrobatyki motocyklowej. Utrzymanie równowagi przez kierowcę, gdy ma „na sobie i wokół siebie" nieraz dziesięciu pasażerów, należy już chyba do tzw. „wyższej szkoły jazdy", zwłaszcza, jeżeli pasażerki będą tak zgrabne i urocze, jakimi są radzieckie sportsmenki

Motocykl obecnej produkcji Moskiewskiej Fabryki Samochodów „Moskwicz" (600 cm³ bocznozaworowy) wykazał w czasie prób i popisów wysokie zalety techniczne.



Sztafety motocyklistów przywożą meldunki o wykonaniu planów produkcji do Moskwy. W czasie od 1 lipca do 1 sierpnia nastąpił start sztafet motorowych z terenu całej Rosji: w Taszkiencie, Stalińsku, Jerewaniu, Rydze i Mikołajewie. Sportowcy radzieccy przywozili meldunki do Moskwy w przeddzień otwarcia ogólnorosyjskich igrzysk sportowych „Spartakiady". Meldunki zostały zabrane z ośrodków przemysłowych leżących wzdłuż trasy. Ogólna ilość kilometrów, jaką przebyli sportowcy wynosiła przeszło 30.000 km i prowadziła dziesięcioma trasami.

Nowy rekord w wyścigu szosowym na 100 km. Doskonały motocyklista radziecki Kartawcew ustanowił nowy rekord szybkości w Z.S.R.R. na motorze M 72. Uzyskał on w wyścigu szosowym na dystansie 100 km czas 38 min. 55,8 sek., co daje przeciętną szybkość 154,12 km/godz.

Radzieckie motocykle sportowe

Jedna z fabryk motocyklowych w Związku Radzieckam wykonała w roku 1947 niewielką próbną serię motocykli wyścigowych „J6A", kategorii 600 cm³ z przyczepką; podstawą konstrukcji tego motocykla był schemat konstrukcyjny i wiele części składowych seryjnego motocykla „M-72". Najciekawszym szczegółem „J6A" jest zastosowanie silnika o poziomo umieszczonych cylindrach ze sprężarką i zaworami wiszącymi. Cylindry wykonane z aluminium są wyposażone we wtłaczane tuleje stalowe. Aluminiowe głowice cylindrów posiadają wtłoczone gniazda zaworów wykonane z brązu. W związku z podwyższonym ciśnieniem wybuchu zwrócono uwagę na wzmocnienia konstrukcji korbowodów, sworzni tłokowych i tłoków. Do zapłonu zastosowano iskrownik, który jest napędzany przez wałek rozrządczy za pomocą pary zębatych kół rozrządczych.

Sprężarka jest napędzana przez przedni koniec wału korbowego za pośrednictwem sprzęgła; zasysa ona mieszankę palną przez gaźnik typu „TT-37" i tłoczy do cylindrów pod



ciśnieniem 0,5 atm. Do smarowania sprężarki przewidziano odgałęzienie od głównego przewodu olejowego; zdolność przepustową odgałęzienia można regulować za pomocą zaworu iglicowego.

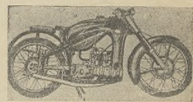
Obudowa przyczepki wyróżnia się opływowym kształtem; jest ona zmontowana na obniżonej ramie, koło zaś przyczepki jest „niezależnie" zawieszone. Najmniejszy prześwit ramy przyczepki wynosi 110 mm. W opracowaniu znajduje się konstrukcja nowej obudowy również o kształtach opływowych, osłaniających cały motocykl wraz z motocyklistą.

Bardzo ciekawy jest również motocykl wyścigowy „GK-1" o dwusuwowym silniku 350 cm³, zaprojektowany przez jednego z konstruktorów fabryk motocyklowych. W silniku tego motocykla zastosowano bezpośrednie przepłukiwanie, które zapewnia najmniejszą ilość gazów resztowych w mieszance wybuchowej.

Silnik posiada dwa wały korbowe, połączone ze sobą układem kół zębatych. Dzięki takiej konstrukcji uzyskano opóźnienie zamknięcia okien przelotowych, w stosunku do chwili zamknięcia okien wydechowych. W ten sposób powstały doskonałe warunki pozwalające zastosować sprężarkę, która jest napędzana łańcuchem lewego wału korbowego.

Zapłon jest iskrowy. Chłodzenie—wodne, pod ciśnieniem za pomocą pompy odśrodkowej. Smarowanie — przez domieszanie oleju do paliwa.

Koło zamachowe silnika jest połączone z jednym z sześciu kół zębatych łączących ze sobą wały korbo-



we silnika. Moc silnika wynosi 47 KM przy 6000 obr./min. Czterobiegowa skrzynka przekładniowa jest zblokowana z silnikiem. Przeniesienie mocy na koła tylne jest wykonane za pomocą wału napędowego. Rama jest typu rurowego, podwójna o spężynowym zawieszeniu tylnego koła. Ciężar całego motocykla, bez paliwa wynosi 136 kg. Szybkość maksymalna waha się w granicach 190 — 200



SPORT

PKM — WARSZAWA MISTRZEM I. LIGI ŻUŻLOWEJ

Rozgrywki I. Ligi żużlowej zostały zakończone. 9 klubów motocyklowych, które znalazły się w wyniku eliminacji w I. Lidze rozegrało między sobą wszystkie spotkania zgodnie z Kalendarzem Sportowym Polskiego Związku Motocyklowego. W 4 terminach odbyły się te mecze żużlowe, a każdy zawodnik miał możność rozegrania biegu ze wszystkimi wchodzącymi w skład Ligi zawodnikami. To też pierwszym dodatnim objawem, jaki można zauważyć obecnie, jest wyraźna poprawa stylu jazdy. Dzięki bowiem częstym walkom zyskali słabsi zawodnicy wzory do naśladowania w osobach bardziej „czujących" żużel kolegów.

Jednocześnie ambicja sportowa zmuszała zawodników do osiągniecia w każdym następnym spotkaniu lepszych wyników. Dlatego więc widzimy jak w statnich terminach spotkań, wysuwają się na czoło kluby początkowo słabe, a zawodnicy „rozkręcają się", pokazując swą jazdą prawdziwą klasę.

Również zmienił się wyraźnie park maszyn — żużlówek. O ile poczaczątkowo były to raczej maszyny słabsze i nieudolnie przystosowane do jazdy na żużlu, to teraz przeważają już silne i zrywne „500".

Długie odstępy czasu pomiędzy poszczególnymi spotkaniami (zwłaszcza dwoma ostatnimi) zostały przez zawodników wykorzystane nie tylko na treningi, a przedewszystkim na stałe ulepszanie swych maszyn; czy to na podstawie nabytego doświadczenia, czy podpatrzonych szczegółów. Okazuje się że dla zapalonych sportowców nie istnieją przeszkody. Potrafią oni zawsze znaleźć sposoby, aby wreszcie ich start mógł odbyć się na maszynie dającej jak najwięcej szans na zwycistwo.

Już pierwsze rozgrywki wysuwają na czoło tabeli ligowej warszawski PKM. Klub ten najlepiej przygotowany do startu na żużlu posiada doskonałych zawodników. Są to Wąsikowski i Chlebicz, którzy po kilkuletnim pobycie i startach w Anglii zademonstrowali wysoką klasę jazdy. Wszechstronni Jerzy Dąbrowski i Stanisław Brun, również przyczynili się do zwycięstwa PKM-u i zdobycia mistrzostwa I Ligi. L. K. M. — Leszno zdobył wicemistrzostwo polski dzięki wyraźnej poprawie formy swych zawodników w ostatnich startach. Olejniczak i Smoczyk jechali dobrze od początku sezonu, natomiast poprawił się Osiecki i Przybylski. Tą samą co wicemistrz ilość punktów za poszczególne biegi zdobyła „Olimpia" z Grudziądza. Uplasowała się jednak na III miejscu w tabeli mając tylko 10 punktów dużych. Dwaj zawodnicy Zwoliński i Najdrowski należą do czołowych żużlowców polskich, dzięki nim „Olimpia" poprawiła swą lokatę w lidze o 2 miejsca. KM Ostrów (IV-m) i KM Rawicz (V-m), przez zmianę maszyn na silniejsze i zrywne, oraz dzięki ambicji swych zawodników, poprawiły w ostatnich spotkaniach swe wyniki. Zwłaszcza świetna jazda Siekalskiego (RKM) była dowodem, że prowincjonalne kluby nie próżnują w odróżnieniu od stołecznych, które niezbyt wiele zapału wkładają w przygotowanie się i jazdę na żużlu (oczywiście za wyjątkiem PKM-u). DKS — Łódź (VI-m) i GKM — Gdańsk (VII) chcąc nadal startować w I Lidze będą musiały rozegrać mecze z klubami II Ligi zajmującymi III i IV miejsce. Zobaczymy czy poradzą sobie z nowymi przeciwnikami Krakowiak (DKS) i Nikityn (GKM), zawodnicy którzy dźwigają na swych barkach główny ciężar wszystkich spotkań. „Okęcie" — Warszawa i „Tramwajarz" — Łódź bezapelacyjnie przechodzą do II Ligi. Nie pomogli nic, tak zdolni żużlowcy jak Kołeczek (Tramwajarz) i Morawski (Okęcie), gdy ich koledzy klubowi nie mieli dosłownie na czym jechać. Poza tym zdaje się, że Okęcie odnosząc duże sukcesy na szosie i w terenie nie przyłożyło zbyt wiele starań do żużla. Również brak toru, który coraz bardziej odczuwają stołeczni zawodnicy, wpływa ujemnie na ich formę.

TABELA ROZGRYWEK I. LIGI ŻUŻLOWEJ

KLUB	Spotkania								Punktu		Miejsce
	6. VI.		20. VI.		10 VII		22 VIII		małe	duże	
PKM Warszawa	22	3	24	3	23	3	21	2	90	11	I
LKM Leszno	17	2	21	3	23	3	21	3	82	11	II
Olimpia Grudziadz	26	3	20	2	16	2	20	3	82	10	III
KM Ostrów	18	$2\frac{1}{2}$	7	1	25	3	19	2	69	$8\frac{1}{2}$	V
KM Rawicz	18	$2\frac{1}{2}$	11	1	14	1	22	3	65	$7\frac{1}{2}$	V
DKS Łódź	14	1	15	2	15	2	16	1	60	6	VI
GKM Gdańsk	10	1	22	3	11	1	3	1	52	6	VII
Okecie Warszawa	12	2	13	1	15	2	10	1	50	6	VIII
Tramwajarz Łódź	9	1	15	2	9	1	17	2	50	6	IX

Punkty małe — uzyskane za wyniki w poszczególnych biegach.
Punkty duże — uzyskane za zdobyte miejsce w rozgrywkach dnia (I miejsce —3 punkty duże; II miejsce — 2 p. d; III — 1 p. d.).

Główny Urząd Kultury Fizycznej, który przyczynił się znacznie do ułatwienia wyjazdu polskiej ekipy na Maraton do Czechosłowacji, był reprezentowany na uroczystościach w Žlinie przez inż. Millera. Po zakończonym MMM dyrektor G.U.T.K. inż. Kuchar w uznaniu osiągnięć polskich zawodników przesłał do P.Z.M. pismo następującej treści:

Główny Urząd Kultury Fizycznej

Do

Polskiego Związku Motocyklowego

w miejscu

W związku ze zdobyciem przez narodowy team Polski Wielkiej Nagrody Maratonu i pokonaniem zespołów Czechosłowacji, Węgier i Włoch oraz sukcesami teamów klubowych i poszczególnych jeźdźców polskich w I Międzynarodowym Maratonie Motocyklowym proszę o wyrażenie w moim imieniu uznania i podziękowania za wysiłek, dzielną postawę i ambicję wszystkim zawodnikom, a zwłaszcza tym, którzy mimo najcięższych warunków Maraton ukończyli i przyczynili się do tak wielkiego sukcesu polskiego motocyklizmu.

Dyrektor
Głównego Urzędu Kultury Fizycznej
Kuchar Tadeusz

M M M

Główna trybuna w dniu otwarcia Maratonu w Žlinie przed Hotelem Spoleczensky Dum. Wśród publiczności widać dziewczęta w barwnych strojach słowackich. W pierwszym rzędzie m. in. siedzą (od prawej) prezes KM „Okęcie" K. J. Trych, mec. Perzyński, przedstawiciel Ambasady Polskiej w Pradze, minister Komunikacji CSR dr Petru, przewodniczący komisji sportowej MMM inż. Sedlak, gen. Śliwicki, gen. CSR Lichner, ppłk inż. Solski, ppłk CSR Soiansky.

Nasza drużyna narodowa w pełnej gali: Od lewej: Dąbrowski, Żymirski, Brun St. i Jankowski.

Tak wyglądał w czasie MMM punkt kontroli czasu na tracie. Zjeżdżających zawodników oczekuje posiłek. Na tablicy (odwrócona) podaje się dokładny czas. Za chwilę zegar kontrolny wybije zgłaszającym się godzinę przejazdu na kartach dziennego etapu.











SPORT

WROCŁAW WITA SAMOCHODZIARZY

TRENING ŻUŻLOWCÓW PRZED MECZEM POLSKA — CZECHOSŁOWACJA

W Rybniku (zamiast w Warszawie) odbył się dwunastodniowy obóz treningowy najlepszych żużlowców polskich „wytypowanych" przez P.Z.M., który oddał do dyspozycji zawodników dwa nowe Martin-Japy 500. Trening poprowadził doskonały czeski żużlowiec Franta Seberka. W obozie wzięli udział: Nowacki Marian i Siekalski z KM Rawicz, Najdrowski i Zwoliński z „Olimpii" Grudziądz, Smoczyk i Olejniczak z LKM Leszno, Krakowiak z ŁKS Łódź, Kołęczek — „Tramwajarz" Łódź, Pierchała — KM Rybnik, Draga — Pogoń Katowice, Polak — „Jedność" Szopienice, Nikityn — GKM Gdańsk, Wikaryjczyk — SSM Gdynia, Jankowski — Polonia Bytom, Bonin — Polonia Bydgoszcz ,oraz z Warszawy: Wąsikowski, Filipczak z WKS Legia i Chlebicz z PKM.

Wyniki osiągnięte po zakończeniu obozu na mistrzostwach indywidualnych zadecydują o składzie naszej reprezentacji w pierwszym meczu żużlowym Polska — Czechosłowacja.

PRZED RAIDEM ŚWIĘTOKRZYSKIM

Przejawiający coraz większą aktywność Kielecki Klub Motocyklowy na pełnej parze, a raczej „gazie" czyni przygotowania do imprezy mającej już wieloletnią tradycję — pod nazwą „Raid Świętokrzyski". Tegoroczny Raid", którego termin ustalony zostanie przez P.Z.M. w dniach najbliższych, otrzyma wyjątkowo staranną oprawę, tak pod względem technicznym jak i propagandowym.

Ustalona już trasa da zawodnikom możność wykazania w pełni swych umiejętności w prowadzeniu maszyn, a biegnąc przez piękne rejony okolic Kielc i Ś-Krzyża, umożliwi zawodnikom bliższe poznanie jednego z najpiękniejszych zakątków Polski.

Na starcie tej pięknej i męskiej imprezy nie powinno braknąć ani jednego motorzystysportowca.

PRÓBA POBICIA DOTYCHCZASOWYCH REKORDÓW POLSKICH

Przed zakończeniem bieżącego sezonu sportowego Polski Związek Motocyklowy zorganizuje we wszystkich kategoriach maszyn, próby pobicia rekordów szybkości na jednym kilometrze.

Dla poszczególnych klas zostało określone następujące minimum szybkości: klasa do 130 cm³ — 100 km/godz.; klasa A do 250 cm³ — 130 km/godz.; klasa B do 350 cm³ — 140 km/godz., klasa C/D ponad 350 cm³ — 150 km/godz. Motocykle z **wózkami — 130 km/godz.**

PIERWSZY ZJAZD PLAKIETOWY na WZO

Na mecie mieszczącej się przed lokalem AP we Wrocławiu panuje atmosfera oczekiwania. Minęła właśnie godzina 17, tj. czas otwarcia mety zjazdu. Niespokojnie rozglądamy się oczekując pierwszego zawodnika. Wtem — jest! Wpada z rozpędem, zatrzymuje się błyskawicznie na mecie, szybko doręcza dokumenty z wizami miejscowości przejechanych i odjeżdża na miejsce postoju. Sędzia odnotowuje właśnie czas przybycia pierwszego zawodnika,, gdyż nadjeżdża już drugi, trzeci. Coraz więcej samochodów stoi w kolejce na miejscu postoju w oczekiwaniu na przybycie reszty zawodników.

Pierwsze samochody to AP Poznań i Kraków. Pisk opon gwałtownie zahamowanych kół podrywa nasze oczy w kierunku pięknej Lanci Aprilli, Podstawki z Krakowa. Rasowa maszyna staje jak wryta na linii mety. Kierowca wybiega z wozu i oddaje kartę drogową sędziemu.

Mija godzina 18. Teraz za każdą minutę spóźnienia liczyć się będzie punkty karne. Spóźnialskich było jednak mało i o godz. 19 metę zamknięto.

Następnego dnia na stadionie AZS we Wrocławiu odbyła się „Samochodowa Próba Zręczności". Do Gymkhany zgłosiło się około 20 zawodników z Częstochowy, Krakowa, Łodzi, Poznania, Warszawy i Wrocławia. Najcięższą z 12 przeszkód było „podwórko", gdzie należało wjechać i wyjechać tyłem, wykręcając na niewielkim obszarze otoczonym tyczkami. Niezrównanym okazał się Seifried z Częstochowy na Fordzie.

Rozdanie nagród nastąpiło w czasie wieczoru towarzyskiego urządzonego w lokalu AP dla zawodników i zaproszonych gości przez Oddział wrocławski.

Nagrodę przechodnią Zjazdu Plakietowego na WZO do Wrocławia, ufundowaną przez AP Oddział Wrocław w postaci pięknego srebrnego pucharu, zdobyli zawodnicy AP Kraków. Indywidualnie w zjeździe zwyciężył Podstawka z Krakowa, a w próbie zręczności Seifried z Częstochowy. Wszyscy uczestnicy Zjazdu Plakietowego otrzymali pamiątkowe plakiety i dyplomy. L. T.

Pozdrowienia z I. Obozu Treningowego PZM

Rybnik, dn. 5 września 1948 r.
Szkoła SPP i Szpital Psychiatryczny

Redakcji i Czytelnikom
i Za Kierownicą
przesyłają serdeczne pozdrowienia uczestnicy
Obozu Treningowego PZM

Za pośrednictwem naszej Redakcji 20 zawodników-żużlowców z trenerem Fr. Seberka i red. Pietrzakiem na czele przesyła serdeczne pozdrowienia z Rybnika dla Czytelników „ZK".

Borowczyk (AP Katowice) na BMW — Sport zbiera nagrody we wszystkich imprezach samochodowych.

Tourist trophy 1948

Najbardziej emocjonujący wyścig motocyklowy świata rozgrywany corocznie na wyspie Man (Anglia) na trasie 425 km był w tym roku triumfem L. Fritha na Velocette. Ustanowił on nowy rekord trasy w kategorii 250 cm³ — (Junior TT) jadąc z przeciętną 131,3 km/godz. Drugi w tej kategorii przyszedł A. B. Förster również na Velocette — z przeciętną 127,9 km/godz. Trzecim był A. J. Bell na Nortonie (ten sam, który startował następnie w klasie Senior TT).

W cztery dni później wystartowały „500-ki" — Senior TT — przynosząc generalny sukces Nortonom pomimo dużej konkurencji innych maszyn, a przede wszystkim włoskim Guzzi.

Mistrz Włoch — Tenni, chociaż okazał się najszybszy (i tu padł nowy rekord przeciętnej szybkości okrążenia toru 141,5 km/godz.) znalazł się dopiero na 9 miejscu. Pierwsze miejsce zostało przy Angliku A. J. Bell na Nortonie z przeciętną 136,5 km/godz. Drugi był W. Doran (Norton) z przeciętną 129,2 km/godz., trzeci — J. A. Weddell (Norton) — z przeciętną 128 km/godz.

W kategorii 250 cm³ — Lighweight TT — włoski „Guzzi po raz czwarty zdobył I miejsce. Irlandczyk M. Cann na Guzzi przyszedł pierwszy z przeciętną 121,8 km/godz., drugi R. Pike na Rudge, a trzeci D. St. Beasley na Excelsior.

Trzeba sobie zdać sprawę z trudnej trasy, z licznych ostrych zakrętów i wzniesień, aby zrozumieć, że przeciętne szybkości uzyskane przez startujących w TT zawodników są rzeczywiście rewelacją sportu motorowego. Jedno okrążenie trasy wynosiło 27 km. Powodzenie jakim się cieszy TT zmusza organizatorów do ograniczenia liczby startujących w poszczególnych kategoriach do stu zawodników.

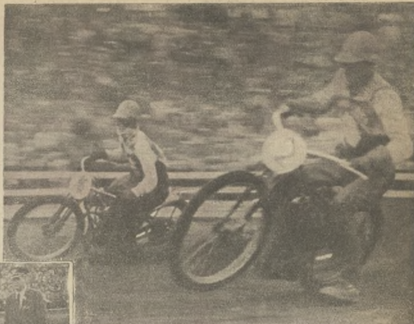
L. Frith na Velocette 350 na trasie wyścigu TT.

W rogu mapka z tradycyjnym okrążeniem na wyspie Man.

* ŻUŻEL * ŻUŻEL



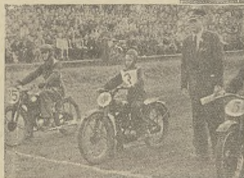
Czołowi czescy zawodnicy jeżdżą przeważnie na specjalnych Martin-Japach. Havelka (Nr 15) i Szpinka (Nr 2) na międzymiastowych zawodach w Czechosłowacji.



Najmłodszy zawodnik Śląska 12-letni Jurek Jasiński (KM „Sokół" — Imielin) nie tylko startuje, ale i przychodzi do mety jako pierwszy. W wyścigu żużlowym na Muchowcu dn. 22 lipca mały Jurek zajął pierwsze miejsce w kategorii maszyn do 125 cm^3.



2



REWIA NASZYCH ŻUŻLOWCÓW

1. Nikityn (GKM — Gdańsk) jeździ na oryginalnym Japie, niestety jednak typu szosowego.

2. Pierchała (RKM — Rybnik rezygnuje z szosy na korzyść emocjonującego żużla.

3. Siekalski (RKM — Rawicz) w ostatnich rozgrywkach I. Ligi wykazał doskonały styl jazdy.

4. Filipczak (Legia — Warszawa) ambitny zawodnik warszawski.

5. Krakowiak (DKS — Łódź) jak mógł — „ciągnął" i ratował swój klub w tabeli I Ligi. We Wrocławiu zdobył puhar Prezydenta miasta.



Wąsikowski (PKM — Warszawa) czołowy polski jeździec swą wysoką klasę przywiózł z Angli, gdzie niewiele ustępował tamtejszym zawodnikom.

UWAGA! Międzynarodowe wyścigi na torze żużlowym Polska — Czechosłowacja odbyły się 26 września na boisku Skry w Warszawie (ul. Wawelska).



3



4





5

Za chwilę start. Na znak oczekują Nr 17 — Krakowiak (Unia — Poznań i Wąsikowski na NSU 500 — maszynie, która przeszła zwycięsko wszystkie starty w lidze.

Nr 6 Polak (SM „Jedność" Szopienice)) „radzi" sobie doskonale z doskonałym Sedlakiem (RCS) na katowickim torze żużlowym. Polak jeździ obecnie na doskonale przystosowanym na żużel AJS 500, do którego używa specjalnej mieszanki przez siebie przygotowanej.



* ŻUŻEL * ŻUŻEL

D 028634

Wpłata prenumeraty: konto PKO, Łódź 5500 ● Ceny ogłoszeń: cała strona — 20 000 zł 1/2 strony — 10.000 zł 1/4 strony — 5,000 zł, 1/8 strony — 3,000 zł

Wydaje: Departament Służby Samochodowej MON przy współpracy WINW
Redakcja: Warszawa, Filtrowa 2/4 ● Administarcja: Łódź, Sienkiewicza 21

Redaktor odpowiedzialny: kpt. Zbigniew Wilamowski
Redakcja techniczna: mjr inż. Leon Minc
Tłoczono w Zakładach Graficznych WINW w Łodzi